

# MANEJE DE ACUERDO A SUS FACULTADES

Este manual no puede enseñarle como controlar la dirección, la velocidad y el balance. Eso solo se puede aprender con la práctica. El control comienza por el conocimiento de sus facultades; maneje con respecto a las mismas; conozca y obedezca las reglas de tránsito.

## CONTROL BÁSICO DEL VEHÍCULO

### POSICIÓN DEL CUERPO

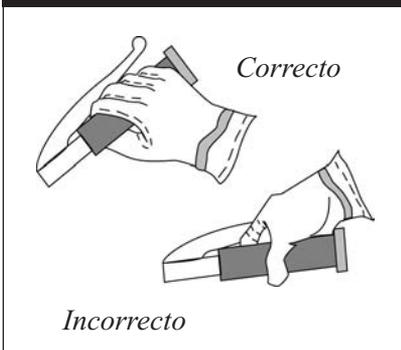
*Para controlar bien la motocicleta:*

- **Postura** – Siéntese de manera que pueda usar los brazos para dirigir la motocicleta en vez de tratar de sostenerse.
- **Sentarse** – Al sentarse, muévase hacia adelante, hasta que sus brazos queden ligeramente doblados cuando agarre el manubrio. El tener los brazos doblados, le permitirá presionar el mango del manubrio sin tener que estirarse.
- **Manos** – Agarre firmemente el manubrio para mantenerlo siempre sujeto, aún sobre terrenos irregulares. Comience colocando su

muñeca derecha recta, esto le ayudará a evitar usar mucho el acelerador por accidente; ajuste el manubrio para que sus manos estén a la misma altura o un poco debajo de sus codos. Esto le permitirá usar los músculos adecuados para controlar la dirección con precisión.

- **Rodillas** – Mantenga sus rodillas junto al tanque de gasolina para ayudarlo a mantener el equilibrio en las vueltas.
- **Pies** – Mantenga firmes los pies en los apoyos para mantener el balance. No arrastre los pies. Si su pie se atora en algo, se podría lastimar, pudiendo afectar su control de la motocicleta. Mantenga los pies cerca de los controles de modo que si necesita accionarlos, pueda alcanzarlos rápidamente. También no deje que las puntas de los dedos vayan apuntando hacia abajo porque pueden atorarse entre el piso y el pedal.

### SUJECCIÓN DE LAS MANIJAS



### CAMBIO DE VELOCIDADES

El cambio de velocidades significa mucho más que solo hacer que la motocicleta aumente suavemente la velocidad. Aprenda a usar las velocidades para desacelerar, dar vuelta o

arrancar en una cuesta, es importante para un manejo seguro de la motocicleta.

Cuando disminuya la velocidad o vaya a detenerse, use el clutch para ir haciendo los cambios a velocidades menores. Mientras esté parado, permanezca en primera velocidad, para que pueda arrancar rápidamente cuando lo necesite.

Cuando haga cambios a velocidades menores, asegúrese de ir lo suficientemente despacio para que la moto no se sacuda y la llanta trasera no patine. Cuando vaya manejando en una bajada o cuando vaya a cambiar a primera velocidad, puede ser que necesite usar los frenos para bajar la velocidad antes de hacer el cambio en forma segura. Siempre trate de sacar el clutch suave y parejo, especialmente en cambios a velocidades menores.

Es mejor hacer el cambio de velocidad antes de entrar a una curva. No obstante, algunas veces es necesario cambiarlas mientras está en la curva; en ese caso, recuerde hacerlo suavemente; un cambio brusco de potencia en la llanta trasera puede causar que patine.

### Frenado (Braking)

Su motocicleta tiene dos frenos: uno para la llanta delantera y otro para la llanta trasera. Use ambos al mismo tiempo. El freno delantero es más potente y puede proporcionar por lo menos tres cuartos de la potencia total de frenado. El freno delantero es seguro de usar si lo aplica debidamente.

*Recuerde:*

- **Use ambos frenos** cada vez que disminuya la velocidad o pare. El usar ambos frenos, aún en paros “normales” le ayudará a desarrollar el hábito o destreza de usar ambos frenos adecuadamente durante una emergencia. Apriete suavemente el freno delantero y presione hacia abajo el freno trasero. Si jala fuertemente del freno delantero, o bien pisa hasta abajo el freno trasero, puede causar que los frenos se atoren, dándole problemas para controlar la motocicleta.
- **Si usted sabe la técnica**, es posible usar ambos frenos en una curva; sin embargo, debe hacerse con mucho cuidado. Al inclinar la moto, parte de la tracción se usa para dar la vuelta por lo que hay menos tracción disponible para frenar. Si se aplican demasiado los frenos, podría patinarse. También puede ser peligroso usar el freno delantero incorrectamente en una superficie resbalosa. Sea precavido y presione suavemente la palanca del freno, nunca la jale fuertemente.
- **Algunas motocicletas** cuentan con el sistema de frenos integrado, el cual acciona los frenos delantero y trasero al mismo tiempo, al accionar el pedal del freno trasero (consulte el manual del propietario para una explicación detallada del funcionamiento y uso efectivo de estos sistemas.)

## Vueltas (Turning)

Los motociclistas frecuentemente tratan de tomar las curvas o vueltas muy rápido. Cuando no se pueden mantener en la curva, acaban por cruzarse a los otros carriles, se salen del camino o se desesperan y frenan muy fuerte, provocando patinajes y pérdida del control. Aproxímese a las vueltas y curvas con precaución.

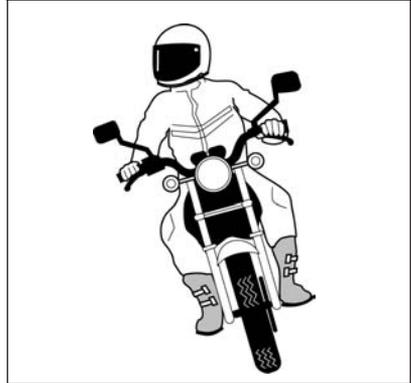
*Use estos cuatro pasos para mejorar el control:*

- **DISMINUYA LA VELOCIDAD (Slow)**
- **OBSERVE (Look)**
- **PRESIONE (Press)**
- **GIRE (Roll)**
- **Disminuya La Velocidad** – Antes de dar la vuelta baje la velocidad, dejando de mover el acelerador y si es necesario accionando ambos frenos.
- **Observe** – la vuelta y vea hacia donde se quiere dirigir. Voltee sólo la cabeza, no mueva los hombros y mantenga sus ojos alineados con el horizonte.
- **Presione** – Para dar vuelta se debe inclinar la motocicleta; para lograrlo, presione el mango del manubrio en la dirección de la vuelta. Presione a la izquierda –inclínese a la izquierda–, vaya a la izquierda. Presione a la derecha –inclínese a la derecha–, vaya a la derecha. Altas velocidades y/o curvas cerradas requieren que se incline más la motocicleta.
- **Gire** – el acelerador durante

la vuelta para estabilizar la suspensión. Mantenga la velocidad constante o acelere gradualmente durante la vuelta. Esto ayudará a mantener estable la motocicleta.

En vueltas normales, el conductor y la motocicleta deben de inclinarse juntos en el mismo ángulo.

### POSICIONES EN EL CARRIL



En vueltas lentas y cerradas y a baja velocidad, use la técnica del contrapeso, inclinando únicamente la motocicleta y manteniendo su cuerpo derecho.

### POSICIONES EN EL CARRIL



**Cuando maneja, usted debe:**

- A. Voltear la cabeza y hombros para ver en las curvas.
- B. Mantener sus brazos derechos.
- C. Mantener sus rodillas lejos del tanque de gasolina.
- D. Voltear solo su cabeza y ojos para ver hacia donde se dirige.

*Respuesta - página 57*

## MANTENIENDO SU DISTANCIA

La mejor protección que usted puede tener es la distancia ("un espacio de seguridad") alrededor de su motocicleta. Si alguien más comete un error, la distancia le permite tener:

- **Tiempo para reaccionar.**
- **Espacio para maniobrar.**

## POSICIONES EN EL CARRIL

En algunos casos el tamaño de la motocicleta es una ventaja. Cada carril le da a la motocicleta tres patrones de circulación, como se indica en la ilustración.

*Su posición en el carril deberá:*

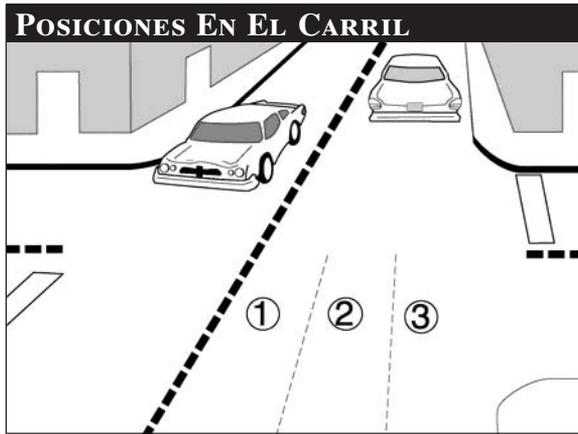
- **Incrementar** su habilidad para ver y ser visto.
- **Evitar** estar en los puntos ciegos de otros.
- **Evitar** obstáculos peligrosos.
- **Proteger** su carril de otros conductores.
- **Comunicar** sus intenciones.
- **Evitar** ráfagas de viento de otros vehículos.
- **Proporcionar** una ruta de escape.

Seleccione el patrón que maximice su espacio de seguridad, permitiendo que los demás conductores en el camino lo vean fácilmente.

En general, no hay una posición que sea la mejor para ser visto y para mantener el espacio de seguridad alrededor de la motocicleta. No es necesario evitar alguna de las posiciones – incluyendo la del centro-.

Colóquese en la parte del carril que le permita estar más visible y en donde pueda mantener un espacio de seguridad a su alrededor. Cambie de posición cuando las condiciones del tráfico cambien. Maneje en las posiciones 2 o 3 si los vehículos u otros problemas potenciales están a su izquierda. Manténgase en las posiciones 1 o 2 si los peligros están solamente a su derecha. Si hay vehículos en circulación a ambos lados, la mejor opción es la posición 2, en el centro del carril.

La franja de aceite en la porción central, donde se acumulan las gotas de los carros, generalmente no es mayor a dos pies de ancho; a menos que la carretera esté mojada, la franja central promedio proporciona una tracción adecuada para manejar con seguridad. Usted puede manejar a la izquierda o a la derecha de la franja de grasa y seguir estando en la posición central del carril. Evite manejar sobre manchas grandes de aceite o grasa que normalmente se encuentran en las intersecciones grandes o en las casetas de cobro.



## SIGUIENDO A OTRO VEHICULO

“Seguir muy de cerca” puede ser un factor en choques que involucran a motociclistas. En el tráfico, las motocicletas necesitan la misma distancia que un auto requiere para frenar. Normalmente, se debe de mantener un **mínimo de dos segundos** de distancia con respecto al vehículo de adelante.

*Para calcular su distancia de seguimiento:*

- **Escoja una marca**, puede ser una marca en el pavimento o un poste de luz hacia adelante, ya sea en el camino o cerca de éste.
- **Cuando la defensa trasera** del vehículo de adelante pase por la marca, cuente los segundos: “one –thousand-one, one-thousand-two” (mil-uno, mil-dos).
- **Si llega a la marca** antes de decir “mil-dos”, usted está siguiendo demasiado cerca.

Una distancia de dos segundos le

deja un espacio mínimo para detenerse o esquivar al vehículo de enfrente si se detuviera repentinamente. También le permite ver mejor los baches y otros objetos peligrosos en el camino.

Si su motocicleta toma más tiempo de lo normal para detenerse, necesitará un espacio de seguridad mayor. Si el pavimento está resbaloso, si no puede ver a través del vehículo que va adelante, o si el tráfico es pesado y alguien se mete enfrente de usted, incremente la distancia de seguimiento a tres segundos de distancia o más.

Mantenga su distancia con el vehículo al frente aún cuando esté parado. Esto le permitirá quitarse fácilmente si alguien se le pega mucho por detrás; también le dá un espacio de seguridad por si el vehículo de adelante se hiciera hacia atrás por alguna razón.

Cuando conduzca detrás de un vehículo, maneje donde el conductor del vehículo pueda verlo en su espejo retrovisor. Si maneja en la porción

central del carril, su imagen debe de reflejarse en el espejo retrovisor (ahí, es casi seguro que el conductor al frente lo vea).

Si maneja en las orillas del carril, el conductor al frente lo podrá ver en los espejos retrovisores laterales. Recuerde que la mayoría de los con-

ductores no revisan tan frecuentemente los espejos laterales como el retrovisor central. Siempre y cuando el tráfico lo permita, la posición en el centro del carril es el mejor lugar para ser visto por los conductores al frente y para prevenir que comparta el carril con otros.



### AL SER SEGUIDO

El acelerar para separarse de alguien que le sigue muy de cerca, conduce a que ese alguien se le pegue a una mayor velocidad.

La mejor manera de tratar con alguien que lo sigue muy pegado, es dejarlo pasar. Si alguien lo sigue muy de cerca, cambie de carril y deje que lo rebasen; si no puede hacerlo, baje la velocidad y deje más espacio hacia adelante para que usted y la persona que está pegada atrás, tengan espacio suficiente para detenerse; esta acción alentará a la persona a rebasarlo.

Aunque no lo rebasen, usted y quien vaya pegado habrán ganado espacio y tiempo suficientes para reaccionar en caso de que sucediera una emergencia.

### PASANDO Y DEJÁNDOSE REBASAR

Pasar y ser rebasado por otros vehículos es muy similar al hacerlo en auto. Sin embargo, la visibilidad es más crítica. Esté seguro de que los otros conductores lo vean y usted prevea cualquier riesgo potencial.

## REBASANDO

1. **Maneje en la porción izquierda** del carril, a una distancia de seguimiento segura para incrementar su visibilidad y ser más visible a los demás. Encienda su direccional y esté alerta del tráfico en sentido contrario. Use sus espejos y voltee la cabeza para ver el tráfico que viene detrás.
2. **Cuando esté seguro**, cámbiese al carril izquierdo y acelere. Al ir pasando, manténgase en una porción del carril en donde no vaya muy cerca del auto que va rebasando, dándole espacio para evitar riesgos.
3. **Evite los puntos ciegos** tan rápido como le sea posible.
4. **Ponga nuevamente su direccional**, revise con el espejo y con la cabeza, antes de regresar a su carril; posteriormente suprima la direccional.

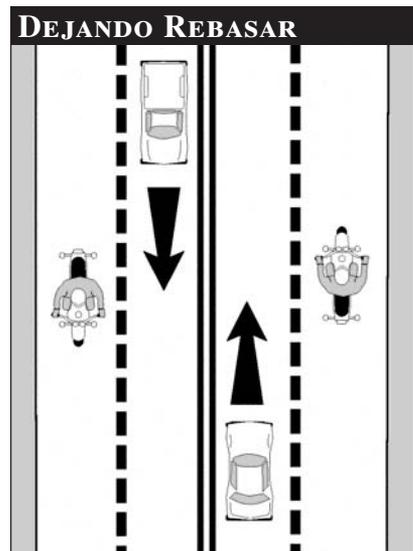
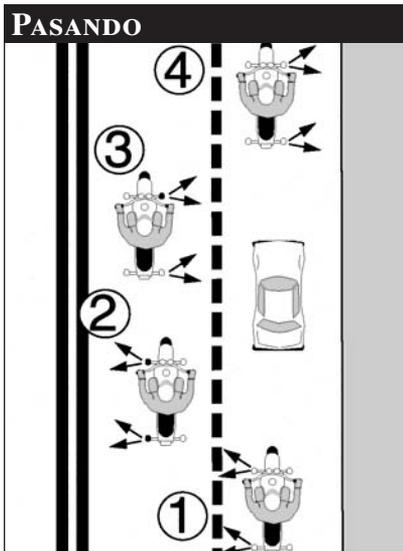
Recuerde, debe de rebasar sólo en áreas permitidas y siempre debe de permanecer dentro de los límites de velocidad. ¡Esté consciente de las señales y marcas en el camino!

## DEJÁNDOSE REBASAR

Cuando lo vayan rebasando, ya sea el vehículo de atrás o el vehículo en el carril contrario, permanezca en la porción central de su carril. Manejar cerca de los vehículos que lo van rebasando podría colocarlo en una situación peligrosa.

*Evite ser golpeado por:*

- **El otro vehículo** – El más ligero error de usted o del conductor que está rebasando, podría causar un accidente.
- **Espejos extendidos** – Algunos conductores olvidan que sus espejos sobresalen más afuera que las defensas.



- **Objetos arrojados por las ventanillas** – Aún cuando el conductor sepa que usted está allí, un pasajero pudiera no verlo y arrojar algo hacia usted o hacia el camino adelante de usted.
- **Ráfagas de viento de vehículos grandes** – Pueden afectar su control. A comparación de ir en cualquiera de las porciones laterales, cuando lo golpea una ráfaga de viento, usted tiene más espacio para corregir si se encuentra en la parte central del carril.

No se mueva a la porción del carril que esté más alejada del vehículo que lo va rebasando; podría causar que el conductor regrese a su carril antes de lo debido.

### COMPARTIENDO EL MISMO CARRIL

Los carros y las motocicletas necesitan un carril completo para transitar seguramente. Generalmente está prohibido compartir el carril.

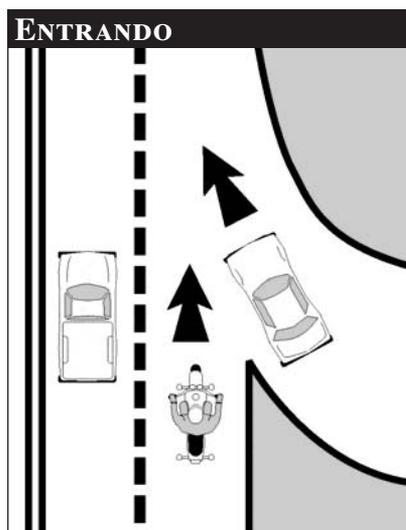
Manejar entre carriles, ya sea de carros en movimiento o parados, puede dejarlo vulnerable a lo inesperado. Una mano podría salir por una ventanilla; una puerta puede ser abierta; un carro puede dar vuelta repentinamente. Para desalentar a los demás a compartir el carril, permanezca en la porción central del carril cuando vea que algún conductor está intentado meterse junto a usted. Las ocasiones en que los conductores pueden estar tentados para hacerlo, son:

- **Cuando el tráfico** esté muy pesado, yendo a vuelta de rueda.
- **Cuando lo quieran** rebasar.
- **Cuando usted** se esté preparando para dar vuelta en una intersección.
- **Cuando usted** esté entrando en un carril de salida o cuando esté saliendo de la carretera.

### AUTOS QUE VAN ENTRANDO

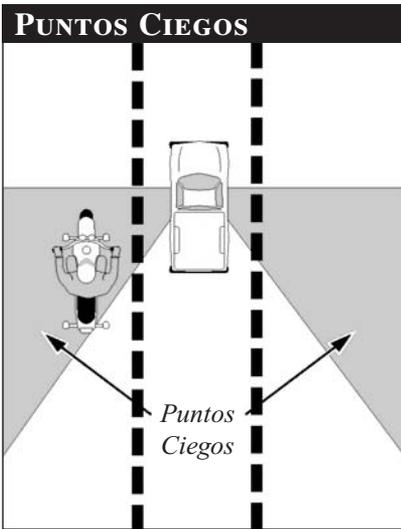
Los conductores en una rampa de entrada, pueden no verlo a usted en la autopista. Déles espacio más que suficiente.

Cambie a otro carril si se encuentra libre. Si no hay espacio para el cambio de carril, ajuste su velocidad para dejar espacio al conductor que va entrando.



## AUTOS A LOS LADOS

Si no tiene una razón, no maneje a los lados de coches o camiones, porque podría colocarse en el punto ciego del auto en el carril contiguo, el cual pudiera cambiarse a su carril sin ninguna advertencia. Los autos contiguos también pueden bloquear su trayectoria de escape si se llegara a encontrar en una situación de peligro en su carril. Acelere o desacelere para encontrar un lugar sin tráfico en ambos lados.



3

### Auto-examen

**Generalmente, una buena forma de tratar con autos que se pegan a la defensa es:**

- Cambiar de carril y dejarlos pasar.
- Usar el claxon y hacer gestos obscenos.
- Acelerar para dejar espacio entre usted y quien va pegado a su defensa.
- Ignorarlos.

Respuesta - página 57

## EL MÉTODO “SEE”

Los motociclistas bien experimentados, están conscientes de lo que sucede a su alrededor y mejoran su estrategia de manejo usando SEE: un proceso de tres pasos que se utiliza para realizar juicios adecuados y aplicarlos en diferentes situaciones de tráfico. SEE son las siglas en inglés de:

- Buscar (Search)
- Evaluar (Evaluate)
- Ejecutar (Execute)

Examinemos cada uno de estos pasos.

### BUSCAR

Vea bien hacia adelante, hacia los lados y hacia atrás, para evitar peligros potenciales aún antes de que éstos aparezcan. Dependiendo de que tan bien sepa analizar, con cuanto tiempo y espacio tenga, podrá reducir los daños. Trate de enfocarse más en encontrar rutas de escape dentro o alrededor de intersecciones, áreas comerciales, escuelas y zonas en construcción.

**Busque factores tales como:**

- **Tráfico que viene hacia usted** y pudiera dar vuelta a la izquierda enfrente de usted.
- **Tráfico** que venga a la izquierda y derecha de usted.
- **Tráfico** que se aproxime por detrás.
- **Condiciones peligrosas** en el camino.

Esté especialmente alerta en áreas con visibilidad limitada. Alrededores visualmente "congestionados", pudieran ocultarlo a usted y a su motocicleta de los demás.

## EVALUAR

Piense cómo los peligros pueden interactuar creando riesgos para usted. Anticipe problemas potenciales y tenga un plan para reducir riesgos.

- **Características del camino y la superficie**  
- Agujeros, muros de contención, puentes, postes de teléfono y árboles, no se moverán en su camino pero podrían influenciar su estrategia de manejo.
- **Dispositivos de control de tráfico** -  
Para ayudarse a evaluar las circunstancias que se van a presentar más adelante, observe las señales de tráfico, incluyendo señales de regulación, señales de advertencia y marcas en el pavimento.
- **Vehículos y otros tipos de tráfico** -  
Que pudieran entrar en su trayectoria y pudieran incrementar las posibilidades de un choque.

Para mantener un margen de seguridad, piense cuanto tiempo y espacio requiere; también debe darse tiempo para reaccionar en caso de que surgiera alguna emergencia.

## EJECUTAR

Lleve a cabo sus decisiones.

*Para crear más espacio y minimizar daños de cualquier peligro:*

- **Comunique** su presencia con las luces y/o el claxon.
- **Ajuste su velocidad** acelerando, bajando la velocidad o deteniéndose.
- **Ajuste su posición** y/o dirección.

Para tratar con dos o más riesgos, aplique el viejo refrán "paso a paso se llega a Roma". Ajuste la velocidad para separar los riesgos; después trate cada uno, como si fuera un riesgo o peligro unitario. La toma de decisión se vuelve más compleja cuando existen tres o más riesgos; mida las consecuencias de cada uno y déles la misma distancia.

En áreas potenciales de alto riesgo, como son: intersecciones, áreas de comercio, escuelas y zonas en construcción, póngase atento con el clutch y ambos frenos para reducir el tiempo necesario al reaccionar.

4

*Auto-examen*

*Para reducir su tiempo de reacción, usted debe de:*

- A. Manejar debajo del límite de velocidad.
- B. Esté alerta con el clutch y los frenos.
- C. Cambie a neutral cuando empiece a ir más despacio.
- D. Jale el clutch hacia adentro cuando dé vuelta.

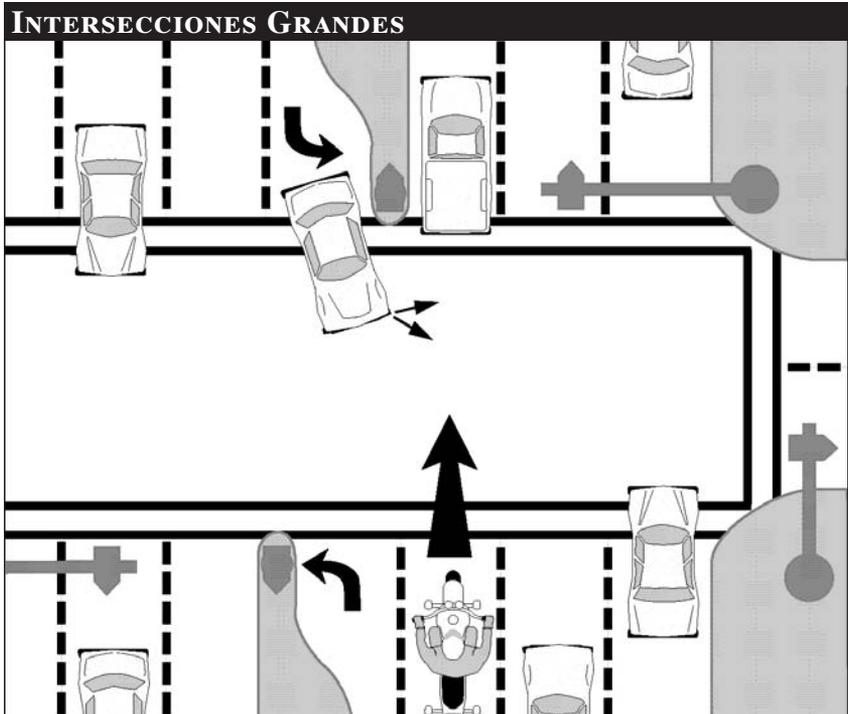
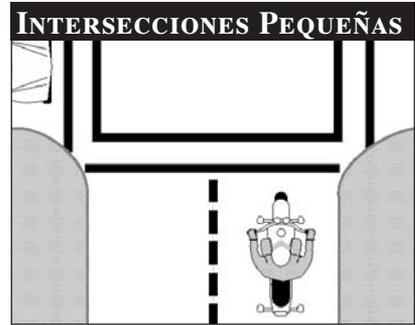
*Respuesta - página 57*

## INTERSECCIONES

El mayor riesgo de conflicto entre usted y el tráfico se encuentra en las intersecciones. Una intersección se puede encontrar a la mitad de un área urbana, a la entrada de una casa, en la calle de un fraccionamiento, o en cualquier sitio donde el tráfico pudiera cruzar su línea de trayectoria. Más de la mitad de los choques de autos/motocicletas son causados por conductores al invadir la preferencia que lleva el motociclista. El mayor peligro lo representan: los autos que dan vuelta a la izquierda, incluyendo a los que dan vuelta a la izquierda desde el carril que va a su derecha; autos que salen de calles laterales que se meten a su carril. La aplicación

del método de SEE (PAG. 27) es crítico en las intersecciones.

No hay ninguna garantía de que los demás lo vean. Nunca se confíe del "contacto visual" como un signo de que el conductor le ceda el paso (yield). Frecuentemente los automovilistas ven directamente a los



motociclistas; sin embargo, no se "percatan" de que están ahí. Los únicos ojos con los que puede contar, son los suyos; si un auto tiene la posibilidad de entrar en su trayectoria, asuma que lo va a hacer. Los buenos motociclistas siempre están "previniendo problemas" para no encontrarse con ellos.

Incrementa la posibilidad de ser visto en las intersecciones; maneje con su faro delantero encendido con una posición en el carril que le dé la mejor vista del tráfico que viene en dirección contraria. Deje un espacio de seguridad alrededor de la motocicleta para que pueda tomar acciones de evasión.

Cuando se aproxime a una intersección, seleccione la posición del carril que lo haga más visible a los automovilistas. Esté alerta con el clutch y ambos frenos para reducir el tiempo de reacción.

Antes de entrar a una intersección baje la velocidad; cuando vaya cruzando o después de entrar a la intersección, aléjese de los vehículos que se estén preparando para dar vuelta; no cambie radicalmente su posición o velocidad; el automovilista podría pensar que usted va a dar la vuelta.

## INTERSECCIONES CIEGAS

Si se aproxima a una intersección ciega, muévase a la porción del carril que lo coloque lo más pronto posible en el campo visual de los demás conductores. En esta ilustración, el

motociclista se movió a la porción izquierda del carril - alejándose del auto estacionado - para que el conductor en la calle que cruza lo vea lo más pronto posible.



Recuerde, la clave es ver lo más que se pueda y permanecer visible a los demás mientras protege su espacio.



Si usted tiene enfrente una señal de alto o bien una línea de alto, deténgase ahí primero; después muévase un poco hacia adelante y vuelva a

detenerse justo antes de donde el tráfico cruza con su carril; desde ahí incline su cuerpo hacia adelante y vea alrededor de los edificios, autos estacionados o arbustos para ver si no viene nadie. Mientras esté viendo, asegúrese que su rueda delantera se encuentre fuera del tráfico que va cruzando.

### REBASANDO AUTOS ESTACIONADOS

Cuando rebase autos estacionados, manténgase en el lado izquierdo de su carril, evitando problemas cuando se abran puertas, cuando haya un conductor bajando de su auto, o bien personas saliendo de entre los carros; si también hay tráfico en sentido contrario, permanezca entonces en el centro del carril para maximizar su espacio de seguridad.

Un problema mayor podría suceder si un conductor se aleja de la banqueta sin voltear a ver los autos que vienen atrás y aún si se fijara, pudiera ser que no lo vean a usted.

En cualquier evento, el conductor podría meterse a su trayectoria; vaya más despacio o cambie de carril para dejar espacio por si alguien se mete.



Los más peligrosos son los autos que dan repentinamente vueltas en "U", ya que podrían metérsele delante, bloqueando todo el camino y dejándolo a usted sin espacio para moverse. Como no se puede adivinar lo que alguien va a hacer, baje la velocidad y llame la atención del otro conductor. Toque el claxon y pase con precaución.

### ESTACIONÁNDOSE EN LA CALLE

Estacionese en un ángulo de 90 grados, de modo que la rueda trasera de su motocicleta toque la banqueta.



5

#### Auto-examen

##### El contacto visual con los demás:

- Es una buena señal de que los demás lo han visto.
- No vale la pena el trabajo que cuesta hacerlo.
- No significa que el conductor le vaya a ceder el paso.
- Le garantiza que el otro conductor le cederá el paso.

Respuesta - página 57

## INCREMENTANDO SU VISIBILIDAD

Cuando los conductores chocan con un motociclista, casi siempre dicen que no lo vieron. Ya sea por adelante o por detrás, la silueta de la motocicleta es mucho más pequeña que la de un auto; también considere que es difícil que alguien se percate de algo que no está buscando; es el caso de los automovilistas, quienes no toman en cuenta si viene una motocicleta; lo que hacen es ver a través de una silueta en dos ruedas, los autos que les pueden estorbar adelante.

Que un conductor lo vea venir no significa que usted esté a salvo.

Los vehículos pequeños se ven venir más lejos y más lento de lo que realmente están. Es muy común que los automovilistas se metan enfrente de un motociclista pensando que tienen tiempo más que suficiente; sin embargo, en la mayoría de los casos están equivocados.

De cualquier modo, usted puede hacer muchas cosas para hacer más fácil que otros lo vean a usted y a su motocicleta.

### ROPA

La mayoría de los choques suceden a plena luz del día. Use ropa de colores brillantes para incrementar la posibilidad de ser visto; recuerde que su cuerpo ocupa la mitad del área visible del conjunto conductor/motocicleta.

Las chamarras o chalecos brillantes de color naranja, rojo, amarillo o verde, son los mejores para ser vistos. El casco no solo lo protege en un choque, sino que le ayuda a ser más visible para los demás.

Cualquier color brillante, es mejor que un color pálido u oscuro. Ropa (chamarras o chaleco y casco) de colores brillantes que se reflejan, es la mejor opción. Material reflejante en el chaleco y a los lados del casco, ayuda a que los vehículos al aproximarse por los lados, por enfrente y por detrás, lo vean mejor.

### FARO DELANTERO

La mejor manera de ayudar a los demás a ver su motocicleta, es dejando encendido el faro delantero en todo momento (de todos modos, las motocicletas que se venden en los Estados Unidos desde 1978, encienden el faro automáticamente cuando la motocicleta está funcionando). Los estudios muestran que, durante el día, una motocicleta con las luces encendidas tiene doble posibilidad de ser vista. El manejar con las luces altas encendidas durante el día, aumenta la posibilidad de que el tráfico en sentido contrario lo vea mejor. Maneje con las luces bajas en la noche y en días nublados.

### DIRECCIONALES

Las direccionales de una motocicleta son similares a las de un auto. Les indican a los demás lo que usted planea hacer.

Debido a la mayor vulnerabilidad del motociclista, las direccionales son muy importantes. Utilícelas en el momento que intente dar vuelta o cambiar de carril; úselas aún cuando piense que no hay nadie más alrededor; los autos que usted no ve son los que le pueden causar mayores problemas. Las direccionales le ayudan a verse mejor; por eso, aunque lo que planea hacer parezca obvio, es mejor usar las direccionales.

Usar la direccional cuando se entra a una carretera (freeway), aumenta la posibilidad de que los autos que vienen circulando atrás de usted en la carretera, lo vean y dejen espacio para que usted pueda entrar.

El encender la direccional antes de dar vuelta, reduce confusiones y frustraciones del tráfico que le rodea; una vez que dé la vuelta, asegúrese de quitar la direccional; de lo contrario,

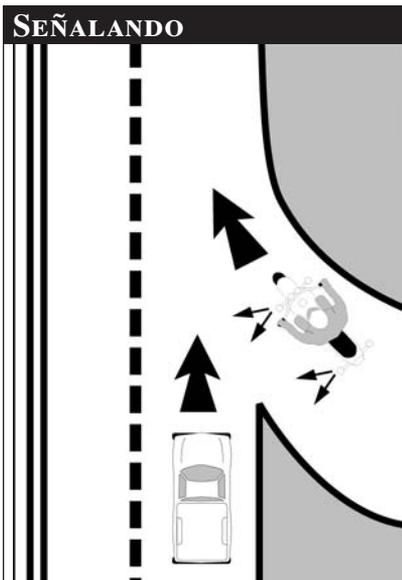
algún conductor podría cruzarse directamente en su trayectoria, pensando que usted va a dar vuelta otra vez; use las direccionales siempre que dé vuelta para que los demás reaccionen al respecto; no pretenda que los demás adivinen lo que usted va a hacer.

## LUZ DEL FRENO

La luz del freno de una motocicleta generalmente no es tan visible como la de un auto, particularmente cuando el faro trasero está encendido (se enciende junto con el faro delantero). Si la situación lo permite, ayude a los demás a verlo, parpadeando la luz del freno antes de reducir la velocidad. Es especialmente importante parpadear la luz del freno antes de:

- **Bajar la velocidad más rápido** de lo que lo que se espera. (Saliendo de la carretera de alta velocidad)
- **Bajar la velocidad** donde los demás no lo esperen (a la mitad de una cuadra o en un callejón)

Si lo van siguiendo de cerca, una buena táctica es parpadear la luz del freno antes de disminuir la velocidad. Puede ser que la persona que va pegada atrás, únicamente lo vea a usted y no se percate de que hay algo adelante que va a obligarlo a ir más despacio, esto puede persuadir a la persona de atrás a no seguir manejando pegado a usted, por no alcanzar a ver los riesgos que pudiera haber más adelante.



## USO DE LOS ESPEJOS

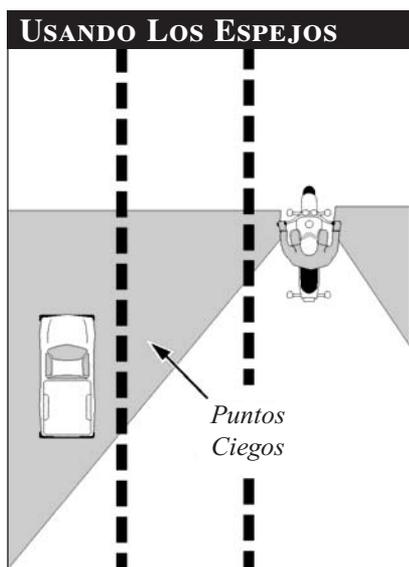
Aunque lo más importante es ver lo que sucede adelante, no se puede ignorar lo que pasa detrás de usted. Las condiciones del tráfico cambian rápidamente; saber lo que sucede atrás es esencial para que usted tome una decisión segura para manejar un problema más adelante.

Revisar frecuentemente los espejos debe ser una parte de su rutina normal. Revise cuidadosamente sus espejos:

- **Cuando esté detenido** en una intersección, vea los carros que se acercan por detrás; si un conductor viene distraído, podría ser que termine encima de usted.
- **Antes de cambiar de carril**, asegúrese de que nadie esté a punto de rebasarlo.
- **Antes de disminuir la velocidad**. Puede ser que el conductor que

viene detrás no espere, o bien no esté seguro de que usted va a reducir la velocidad. Por ejemplo, usted señala que va a dar vuelta y el conductor piensa que usted pretende dar vuelta en la intersección y no en una casa que está antes.

Algunas motocicletas tienen espejos redondeados (de convexión); comparados con los espejos planos, los espejos de convexión dan una vista más amplia hacia atrás del camino; hacen aparecer a los autos un poco más lejos de lo que realmente están; si no está acostumbrado a este tipo de espejos, familiarícese con ellos. (Mientras esté parado, vea en el espejo un auto estacionado, fórmese una imagen mental de que tan lejos está el auto, voltee y vea que tan lejos está realmente para saber que tan en lo cierto estaba). Practique el uso de sus espejos hasta que pueda juzgar bien la distancia y aún entonces, deje un espacio extra antes de cambiar de carril.



## VOLTEE LA CABEZA PARA ASEGURARSE

Checar los espejos no es suficiente; al igual que los autos, las motocicletas tienen "puntos ciegos". Antes de cambiar de carril, voltee la cabeza y vea que no vienen vehículos a su lado.

En un camino con varios carriles revise el carril más alejado y el carril que va junto de usted; el conductor en el carril más alejado podría dirigirse al mismo espacio que usted pretende tomar.

Checar frecuentemente volteando la cabeza, debe ser parte de su rutina normal. Solamente si sabe lo que pasa a su alrededor, puede estar totalmente preparado para enfrentarse a una situación.

## CLAXON

Esté listo para usar el claxon para llamar rápidamente la atención.

Sonar rápidamente el claxon es una buena medida antes de rebasar a alguien que pudiera moverse en su carril.

He aquí algunas situaciones:

- **Un conductor** en el carril de al lado está manejando muy cerca del vehículo de adelante y podría tratar de pasarlo.
- **Un auto estacionado** que tiene a alguien en el asiento del conductor
- **Alguien en la calle**, en bicicleta o caminando.

En una emergencia, oprima el botón del claxon fuertemente y por mucho tiempo; esté listo para esquivar el peligro.

Tenga en mente que el claxon de una motocicleta no es tan fuerte como el de un auto; por lo tanto, utilícelo pero no se confíe de él. El uso de otras estrategias puede ser apropiado junto con el claxon.

## MANEJANDO DE NOCHE

En la noche es más difícil ver y ser visto. Es difícil para los demás con-

ductores el ver que salgan sus faros entre las luces de los autos que van alrededor; para compensar esto, usted debe:

- **Reducir la Velocidad** - Maneje más lento de lo que lo hace en el día, especialmente en caminos que no conozca bien; esto reduce peligros.
- **Incrementar la Distancia** - La distancia es más difícil de juzgar en la noche; sus ojos tienen que confiar en sombras y contrastes de luces para determinar que tan lejos está un objeto y que tan rápido se acerca. De noche, estos contrastes se pierden o distorsionan con las luces artificiales. Abra su distancia de seguimiento a tres segundos o más, dejando más espacio para rebasar y para que lo rebasen.
- **Ayúdese del Auto de Adelante** - Los faros del auto de adelante pueden darle una mejor vista del camino que las luces altas de su moto. Cuando los faros del auto suben y bajan, le alertan a usted de baches o de pavimento irregular.
- **Use las Luces Altas** - Trate de usar lo más que pueda de luz. Maneje con las luces altas siempre y cuando no esté siguiendo o encontrándose con un auto. Esté visible. Use materiales reflejantes cuando maneje de noche.
- **Sea Flexible en su Posición en el Carril**. Cambie a cualquier posición del carril en donde vea mejor, lo vean mejor y donde tenga un espacio de seguridad adecuado.

6 *Auto-examen**La Ropa Reflejante debe:*

- A. Usarse en la noche
- B. Usarse durante el día
- C. No debe usarse.
- D. Se debe usar de día y de noche

*Respuesta - página 57***EVITAR UN CHOQUE**

No importa que tan cuidadoso sea usted; hay ocasiones en las que se puede encontrar en una situación comprometedoras; las posibilidades de que salga bien librado dependen de su habilidad para reaccionar rápida y adecuadamente. A menudo, los choques suceden porque el motociclista no está preparado o no tiene la suficiente destreza para maniobrar y esquivar.

Usted debe saber cómo y cuándo detenerse o esquivar; estas son dos habilidades extremadamente importantes para evitar un choque. No siempre es posible o recomendable el detenerse rápidamente para evitar un obstáculo; un motociclista también debe de poder esquivarlo. Determinar la destreza necesaria para hacerlo también es importante.

*Los estudios muestran que la mayoría de motociclistas envueltos en accidentes:*

- **Para frenar utilizan** menos la llanta delantera y usan más la trasera.
- **No utilizaron** el frenado de la maniobra para esquivar o bien no esquivaron cuando debían.

La siguiente información proporciona algunos buenos consejos.

**PAROS RAPIDOS**

Para detenerse rápidamente, aplique ambos frenos al mismo tiempo; no dude en usar el freno delantero, pero tampoco “jale fuertemente” de él. Presione la palanca del freno firme y progresivamente; si la rueda delantera se tranca, suelte inmediatamente el freno delantero; después vuelva a accionarlo firmemente y al mismo tiempo presione el freno trasero. Si tranca accidentalmente el freno trasero en una superficie con buena tracción, déjelo así hasta que se haya detenido totalmente. Aún con la rueda trasera trancada usted puede controlar la motocicleta en una recta, siempre y cuando esté derecho y manejando en línea recta.

**DISTANCIA DE PARO***Freno trasero**Delantero**Ambos*

Para frenar, siempre utilice ambos frenos al mismo tiempo. El freno delantero puede proporcionar el 70% o más de la potencia para detenerse.

La mejor técnica cuando necesite detenerse rápidamente al dar vuelta o manejando en una curva, es enderezar la motocicleta primero y después frenar. Sin embargo, esto no siempre es posible. Si tiene que fre-

nar mientras está inclinado, aplique ligeramente los frenos y reduzca la aceleración; cuando la velocidad vaya disminuyendo, usted podrá ir reduciendo su ángulo de inclinación, pudiendo aplicar más presión en los frenos hasta que la motocicleta se enderece y pueda accionar los frenos al máximo. Podrá "enderezar" el manubrio en los últimos metros antes de detenerse; para entonces la motocicleta debe de estar derecha y balanceada.

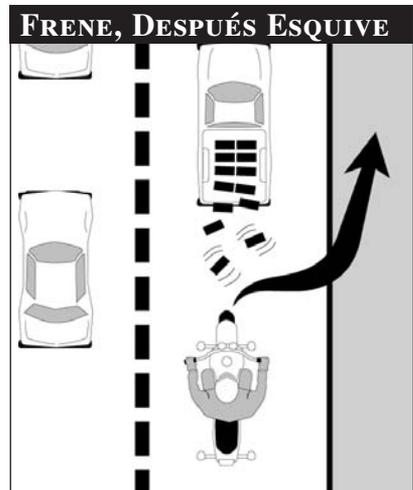
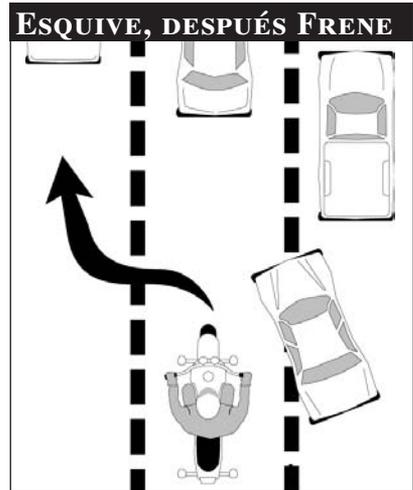
### ESQUIVANDO O DANDO UNA VUELTA RÁPIDAMENTE

En algunas ocasiones, puede ser que no tenga espacio suficiente para detenerse, aún si aplica bien ambos frenos. Un objeto podría aparecer repentinamente en su trayectoria o bien el auto delante de Ud. podría pararse repentinamente. La única manera de evitar un choque es dar vuelta rápidamente o esquivarlo.

Esquivar (swerve) es un cambio repentino de dirección; puede constar de dos vueltas rápidas o de un cambio rápido hacia un lado. Con la mano, aplique una pequeña presión en el mango del manubrio del lado hacia donde está su ruta de escape; ésto provocará que se incline la motocicleta rápidamente. Entre más pronunciada sea la vuelta, más se inclinará la motocicleta.

Mantenga su cuerpo derecho y deje que la motocicleta se incline en la dirección de la vuelta, manteniendo sus rodillas pegadas al tanque y los pies sólidamente en los apoyos para

los pies. Deje que la motocicleta se mueva debajo de usted. Haga que su vista solo se concentre en su ruta de escape para regresar a su trayectoria original. Oprima el mango contrario una vez que pase el obstáculo. Para esquivar a la izquierda, oprima el mango izquierdo y después presione el mango derecho para recuperarse. Para esquivar a la derecha, presione a la derecha y luego a la izquierda.



**No use el frenado cuando esquive.** Frene antes o después – nunca mientras esté esquivando.

### DOBLANDO ESQUINAS

La causa principal de choques con un solo vehículo involucrado, es cuando un motociclista va dando la vuelta muy abierto en una curva y choca con el camino o con algún objeto fijo.

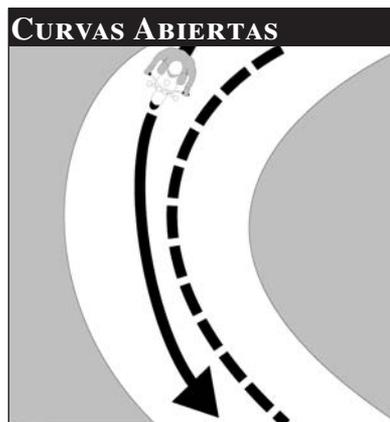
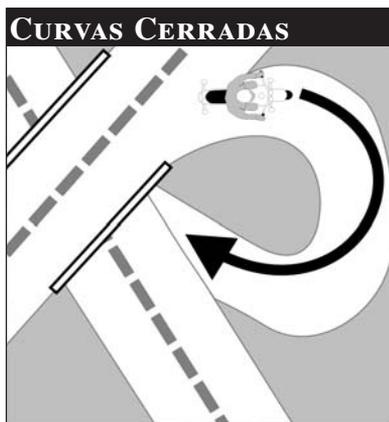
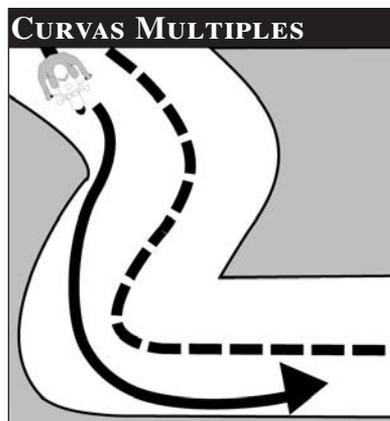
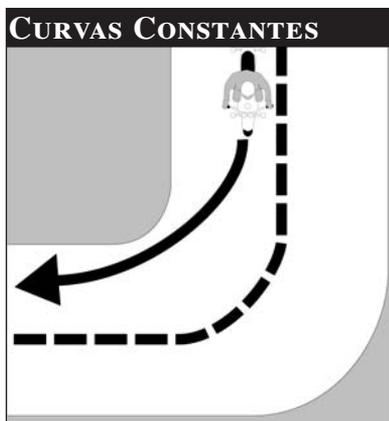
Cada curva es diferente; esté alerta para ver si la curva permanece constante, se extiende gradualmente, se

cierra o consta de varios giros.

Maneje de acuerdo a su nivel de destreza y a los límites de velocidad establecidos.

Puede ser que la mejor trayectoria no siempre siga la curva del camino.

Cambie de carril dependiendo del tráfico, condiciones del camino y de la curva. Si no hay tráfico presente, empiece en la parte de afuera de la curva para incrementar su línea de visibilidad y radio efectivo de curva; cuando empiece a dar vuelta muévase hacia el centro de la curva y una



vez que pase del centro de la misma, muévase hacia la parte exterior para salir.

Otra alternativa es moverse hacia el centro de su carril antes de entrar a la curva permaneciendo ahí hasta que salga; ésto le permite ver cuanto antes el tráfico que se aproxima y hacer ajustes cuando el tráfico en el carril central esté muy "aglomerado" o bien existan fragmentos bloqueando parte de su carril.

7

**Auto-examen**

**La mejor manera de detenerse rápidamente es:**

- A. Usar solamente el freno delantero
- B. Usar primero el freno trasero
- C. Reducir la aceleración y usar el freno delantero.
- D. Usar ambos frenos al mismo tiempo

*Respuesta - página 57*

## MANEJANDO SOBRE SUPERFICIES PELIGROSAS

Las posibilidades de poder caerse,

o de verse envuelto en un accidente, se incrementan cuando maneja sobre:

- **Superficies disparejas o con obstáculos.**
- **Superficies resbalosas.**
- **Rieles de ferrocarril.**
- **Surcos y rejillas.**

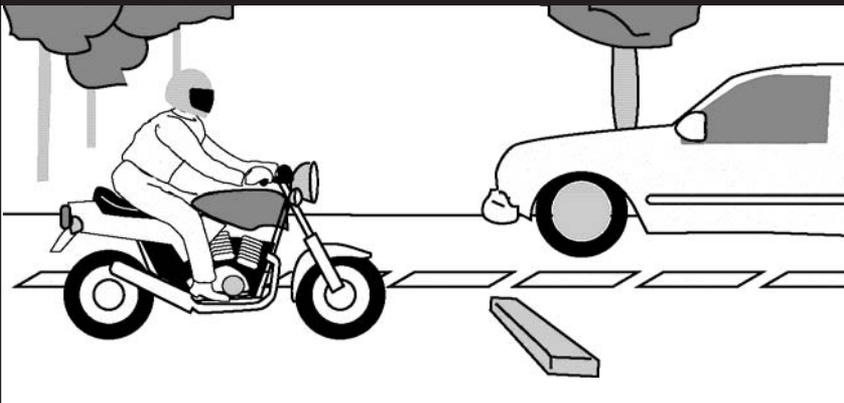
## SUPERFICIES DISPAREJAS Y OBSTÁCULOS

Esté alerta en superficies disparejas como: baches, pavimento irregular, hoyos o pequeños fragmentos de basura en la carretera.

Trate de evitar los obstáculos bajando la velocidad o rodeándolos. Si tiene que pasar por encima del obstáculo, lo primero es determinar si es posible; después aproxímese para tratar de pasar a un ángulo de 90 grados; para controlar su trayectoria de viaje mire hacia donde se dirige. Si tiene que pasar por encima del obstáculo, necesita:

- **Bajar la velocidad** lo más que pueda antes de hacer contacto.

### OBSTACULOS



- **Asegúrese** de que la motocicleta esté derecha.
- **Levántase ligeramente** del asiento dejando que su peso descansa en los apoyos para pies; de este modo, las rodillas y codos absorben el golpe, evitando así que usted pueda salir disparado de la motocicleta.
- **Justo antes del contacto**, acelere un poco para que se aligere la parte delantera.

Si pasa por encima de un objeto, sálgase del camino y revise que no se hayan dañado las llantas y rines antes de continuar su viaje.

## SUPERFICIES RESBALOSAS

Las motocicletas se manejan mejor en superficies que permiten una buena tracción. Las superficies que ofrecen poca tracción son:

- **Pavimento mojado**, particularmente justo después de que empiece a llover y antes de que el aceite resbale hacia los lados del camino.
- **Caminos de grava**, o donde se han acumulado grava y arena.
- **Lodo, nieve y hielo.**
- **Marcas de carril**, tapas de registro y relleno de baches, especialmente cuando están húmedos.

*Para manejar con seguridad sobre superficies resbalosas:*

- **Baje la velocidad** - Para reducir la posibilidad de patinaje, baje la velocidad antes de llegar a la

superficie resbalosa; su motocicleta necesita más distancia para detenerse; es especialmente importante reducir la velocidad antes de entrar a una curva mojada.

- **Evite Movimientos Repentinos** - Cualquier cambio repentino de dirección o velocidad puede causar que se patine. Cuando acelere, haga cambios de velocidad, dé vuelta, o frene; hágalo lo más suavemente posible.
- **Use ambos frenos** - El freno delantero sigue siendo efectivo, aún en superficies resbalosas. Apriete la palanca del freno gradualmente para evitar que se amarre la llanta delantera y recuerde presionar ligeramente el freno trasero.
- **El centro del carril** puede ser peligroso si está mojado. Cuando empiece a llover, maneje sobre las huellas que dejan los autos en el pavimento; dependiendo de las condiciones del camino y del tráfico, la mejor posición es la huella del lado izquierdo.
- **Esté alerta de manchas de aceite** al poner el pie en el suelo para detenerse o estacionarse; se podría resbalar y caerse.
- **Tierra y grava** acumuladas a los lados del camino, especialmente en curvas y rampas de entrada y salida a la carretera. Esté al pendiente de lo que haya en la orilla del camino, especialmente al dar vueltas cerradas y al entrar o salir rápidamente de la carretera (freeways).

- **La lluvia se seca y la nieve se derrite más rápido** en algunas partes de la carretera. Manchas de hielo tienden a quedarse en áreas bajas, oscuras, puentes y pasos a desnivel; superficies húmedas y hojas mojadas son igual de resbalosas. Maneje en la parte del carril que esté menos resbalosa y reduzca la velocidad.

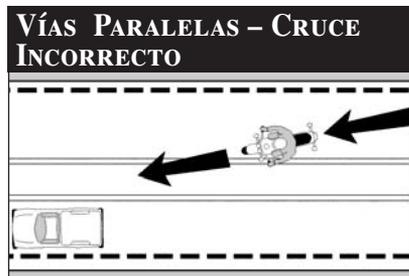
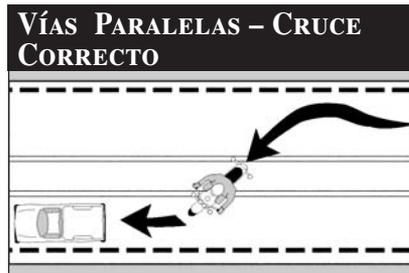
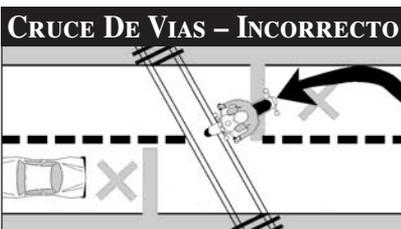
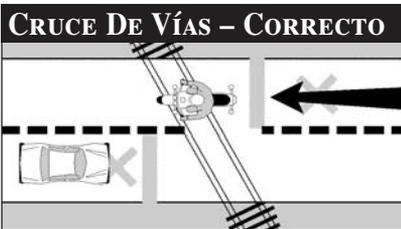
Los conductores precavidos se alejan de caminos que puedan estar cubiertos de hielo o nieve. Si no puede evitar una superficie resbalosa, mantenga la motocicleta derecha y maneje lo más despacio posible. Si se topa con una superficie resbalosa grande, donde tiene que avanzar por inercia (coast) o ir a vuelta de rueda, considere dejar que sus pies vayan arrastrándose sobre la superficie; de este modo si la motocicleta empieza a caer usted podrá enderezarse. Asegúrese de no accionar los frenos; si puede, apriete el clutch y avance por inercia; si intenta esta maniobra a

cualquier velocidad que no sea la más baja, podría ser peligroso.

### VÍAS DE FERROCARRIL, DE TROLEBUS Y JUNTAS DEL PAVIMENTO

Para cruzar las vías, generalmente lo más seguro es manejar derecho dentro de su carril. Pasarlas en un ángulo recto (90° grados) puede ser peligroso ya que la trayectoria en la que va podría llevarlo hacia el carril en sentido contrario.

Si hay rieles, baches y juntas del camino, paralelos a su curso, aléjese lo más que pueda; páselos por lo menos a un ángulo de 45° grados: una vez que los libre, efectúe rápidamente un giro cerrado para regresar a su curso original. Manejar por la orilla, puede provocar que se enriele y pierda el equilibrio.



## SURCOS Y REJILLAS

Manejar sobre surcos de lluvia o puentes de rejillas puede provocar que la motocicleta se tambalee; esta sensación no es peligrosa; relájese, mantenga una velocidad estable y pase en línea recta.

Si pasa en ángulo, se verá forzado a manejar en zig-zag para mantenerse en su carril; ésto es mucho más peligroso que la sensación de tambaleo.



10

*Auto-Examen*

*Cuando empieza a llover, generalmente lo mejor es:*

- A. Manejar en el centro del carril.
- B. Orillarse hasta que la lluvia se detenga.
- C. Manejar en las huellas que dejan las ruedas de los autos.
- D. Aumentar la velocidad

*Respuesta - página 57*

## PROBLEMAS MECÁNICOS

Usted se puede ver en una emergencia en el momento en que algo ande mal con su motocicleta. Para tratar con un problema mecánico, tome en cuenta las condiciones que enfrenta en el tráfico y en el camino; a continuación se dan algunas guías para ayudarlo a estar a salvo con problemas mecánicos.

### FALLA DE LLANTAS

Rara vez va a escuchar si una llanta se poncha. Si siente que la motocicleta se comporta diferente, puede ser un aviso de que hay problemas con una llanta; ésto puede ser peligroso y usted debe de saber por el modo en que se comporta la motocicleta. Si una de las llantas está perdiendo aire, reaccione rápidamente para mantener el equilibrio, vaya a la orilla del camino y revise las llantas.

Si la llanta delantera se poncha, la dirección se sentirá "pesada"; ésto es particularmente peligroso, ya que afecta el manejo. Tendrá que manejar bien para mantener el equilibrio.

Si la llanta trasera se poncha, la parte posterior de la motocicleta empezará a jalonearse o a moverse de lado a lado.

*Si cualquiera de las dos llantas se poncha mientras maneja:*

- **Sostenga ambos mangos** firmemente, suelte el acelerador y mantenga un curso recto.
- **Si necesita frenar**, aplique gradualmente el freno de la llanta

---

que no está ponchada, siempre y cuando esté seguro de cual es.

- **Cuando la motocicleta baje de velocidad**, muévase hacia la orilla del camino, apriete el clutch y deténgase.

### **ACELERADOR ATORADO**

Gire el acelerador hacia adelante y hacia atrás varias veces. Si el cable del acelerador está atorado, puede liberarlo; en caso de que siga atorado, aplique inmediatamente el interruptor de paro del motor y jale al mismo tiempo el clutch. Esta acción le quitará la potencia a la rueda trasera, aunque el ruido del motor no disminuya inmediatamente. Una vez que la motocicleta esté "bajo control" orillese y deténgase.

Después de haberse detenido, revise el cable del acelerador con cuidado para buscar la causa del problema. Antes de volver a arrancar la motocicleta, asegúrese que el acelerador trabaja correctamente.

### **TEMBLOR (WOBBLE)**

Un "temblor (wobble)" sucede a cualquier velocidad, cuando la llanta delantera y el manubrio empiezan a vibrar de repente de lado a lado. La mayoría de los temblores se pueden relacionar con que no está bien colocada la carga, accesorios inadecuados o bien una presión de llantas incorrecta. Si usted lleva una carga pesada, aligérela. Si no puede, muévala, centre el peso más abajo y

más hacia adelante de la motocicleta. Asegúrese que la presión de las llantas sea la correcta, la precarga por resorte (spring pre-load), amortiguadores de aire (shocks) y amortiguadores de hule (dampers), estén ajustados de acuerdo a las recomendaciones para esa cantidad de peso. Asegúrese que los parabrisas y alerones (fairings) estén bien montados.

Revise que la dirección no esté mal ajustada, que no tenga partes desgastadas; que la rueda delantera no esté doblada, mal alineada o desbalanceada. Que no estén flojos los rayos o rodamientos de la rueda (wheel bearings) y los cojinetes de balancines (swing arm bearings). Si determina que ninguno de estos es la causa del temblor, pida que un profesional revise la motocicleta a fondo.

Tratar de "acelerar para acabar con el temblor", solo provoca que la motocicleta esté más inestable. En vez de eso:

- **Sostenga firmemente el mango del manubrio** sin tratar de contrarrestar el temblor.
- **Empiece a regresar gradualmente el acelerador** para bajar la velocidad. No aplique los frenos ya que esto puede empeorar el temblor.
- **Mueva su peso** lo más que pueda hacia abajo y hacia adelante.
- **Sálgase del camino** tan pronto como pueda para arreglar el problema.

**Si su motocicleta empieza a temblar (wobble):**

- A. Acelere para acabar con el temblor.
- B. Use gradualmente los frenos.
- C. Sostenga firmemente el mango del manubrio y empiece a decelerar gradualmente.
- D. Haga los cambios a velocidades más bajas.

*Respuesta - página 57*

## PROBLEMAS DE LA CADENA

Si la cadena se resbala, brinca (slips) o se rompe mientras usted va manejando, la rueda trasera se puede trancar y provocar que la motocicleta patine. Estos problemas pueden evitarse con un mantenimiento adecuado.

- **Resbale / Brinco** (slippage) - Si la cadena se desprende cuando usted trata de aumentar la velocidad rápidamente, o cuando va manejando en una subida, sálgase del camino. Revise la cadena y los engranes. Apretar la cadena podría ayudar. Si el problema es que la cadena está desgastada o estirada, o bien si los dientes del engrane están desgastados o doblados, antes de manejar otra vez la motocicleta reemplace la cadena, los engranes o ambos.
- **Ruptura** - Notará inmediatamente pérdida de potencia en la rueda trasera. Deje de aplicar el acelerador y aplique los frenos hasta detenerse.

## SACUDIDA DEL MOTOR

Cuando el motor se "atora" o se "congela", generalmente es porque

está bajo de aceite. Las partes en movimiento del motor no pueden moverse fácilmente una contra otra y el motor se sobrecalienta. El primer signo puede ser una pérdida de potencia del motor o un cambio de sonido. Apriete la palanca del clutch para desenganchar el motor de la rueda trasera. Sálgase del camino y deténgase. Revise el aceite, si el nivel de aceite está bajo, añada aceite tan pronto pueda, o el motor empezará a sacudirse; si ésto sucede, el efecto es similar a cuando se tranca la rueda trasera. Deje que se enfríe el motor antes de volver a arrancar.

## ANIMALES

Naturalmente, usted debe de hacer todo lo posible para no arrollar a un animal, siempre y cuando lo pueda hacer de manera segura. Si usted va manejando en el tráfico, permanezca en su carril. Pegarle a algo pequeño es menos peligroso para usted que golpear algo grande como un auto.

Las motocicletas parecen atraer a los perros. Si lo van persiguiendo, cambie a una velocidad menor y aproxímese lentamente al animal; a medida que se aproxima, acelere en otra dirección para dejarlo atrás. No patee al animal; mantenga el control de la motocicleta y vea hacia donde se dirige.

En el caso de animales grandes (venados, alces, ganado) frene y prepárese para detenerse – estos animales son impredecibles.

**Si lo está persiguiendo un perro:**

- A. Dé una patada al animal para alejarlo.
- B. Deténgase hasta que el animal pierda interés.
- C. Esquive al animal.
- D. Aproxímese lentamente al animal y después acelere.

*Respuesta - página 57*

## OBJETOS QUE VUELAN

De vez en cuando los motociclistas son golpeados por insectos, cigarrillos que avientan los autos o fragmentos arrojados por las llantas de los vehículos que van adelante. Si usted está usando una protección en la cara, puede que ésta quede manchada o cuarteada, lo que provoca que se le dificulte ver bien. Si no tuviera la protección en la cara, un objeto podría golpearlo en el ojo, cara o boca. Sin importar lo que pase, mantenga sus ojos en el camino y sus manos en el manubrio. Cuando sea más seguro, oríllese y repare el daño.

## SALIÉNDOSE DEL CAMINO

Si necesita salir del camino para revisar la motocicleta (o solo para descansar un poco) asegúrese de:

- **Revisar el borde del camino** — Asegúrese que la superficie es lo suficientemente firme para manejar en ella. Si tiene pasto suave, arena o grava sueltas, o bien si no está seguro, reduzca bastante la velocidad antes de entrar en ella.
- **Direccional** — Puede ser que los conductores que van atrás no

esperen que usted disminuya la velocidad. Dé claras señales de que va a reducir la velocidad y a cambiar de dirección. Antes de hacerlo, revise por su espejo y voltee la cabeza para corroborar.

- **Salga del camino** — Aléjese del camino lo más que pueda. Puede ser muy difícil el ver una motocicleta a un lado del camino. No querrá que alguien decida orillarse en el mismo sitio en el que usted está.
- **Estacionese con cuidado** - Las superficies sueltas y en bajada pueden hacer difícil bajar el soporte lateral o central de la moto.

## TRANSPORTANDO PASAJEROS Y CARGA

Solamente los motociclistas experimentados deben de transportar pasajeros o cargas grandes. El peso extra cambia la manera en que se comporta la motocicleta para aumentar y disminuir de velocidad, así como el balance. Practique alejado del tráfico, antes de llevar en la calle a un pasajero o una carga pesada.

### EQUIPO

*Para llevar pasajeros con seguridad:*

- **Equipe y ajuste** su motocicleta para llevar pasajeros.
- **Instruya al pasajero** antes de arrancar.
- **Ajuste su técnica de manejo** para el peso extra.

*El equipo deberá incluir:*

- **Un asiento adecuado** — Suficientemente largo para acomodarlos a ambos sin que vayan apretados. No se siente más adelante de lo que normalmente lo hace.
- **Apoyos para los pies del pasajero** — Si el pasajero tiene bien apoyados los pies, podrá prevenir que se caiga y que lo jale a usted también.
- **Equipo de protección** — El mismo equipo que se recomienda a los conductores.

Ajuste la suspensión para que pueda manejar el peso adicional. Si lleva un pasajero, probablemente necesitara añadir algunas libras de presión a las llantas (revise el manual del propietario para ver la presión adecuada). Cuando el pasajero esté sentado con usted en la motocicleta, ajuste los espejos y faros delanteros, de acuerdo al cambio de ángulo de la motocicleta.

### INSTRUYENDO A LOS PASAJEROS

Aún si su pasajero es un conductor de motocicletas, debe darle instrucciones completas. Antes de empezar informe al pasajero:

- **No debe subirse** a la motocicleta hasta que usted haya arrancado el motor.
- **Que se siente hacia adelante** lo más que pueda, sin que lo apriete a usted.

- **Que se agarre firmemente** de su cintura, cadera o cinturón.
- **Que mantenga ambos pies** en los apoyos para los pies, aun si están parados.
- **Que mantenga las piernas alejadas** de él, o los silenciadores (mufflers), cadenas o partes en movimiento.
- **Que se mantenga justo detrás de usted** y se incline cuando usted lo haga.
- **Que evite** movimientos o pláticas innecesarias.

*También dígame al pasajero(a) que se sostenga fuerte a usted cuando:*

- **Se aproximen** a superficies problemáticas.
- **Estén a punto de arrancar** desde la posición de paro.
- **Usted le advierta** que va a hacer un movimiento repentino.

### MANEJANDO CON PASAJEROS

Su motocicleta va a responder más lentamente si tiene un pasajero a bordo. Entre más pesado sea el pasajero más se tardara en aumentar y disminuir de velocidad, especialmente si la motocicleta es ligera.

#### 11

#### Auto-Examen

**Los pasajeros deben:**

- A. Inclinarsse cuando usted lo haga.
- B. Agarrarse al asiento de la motocicleta.
- C. Sentarse lo más atrás que puedan.
- D. Nunca sostenersse de usted.

*Respuesta - página 57*

- **Maneje un poco más despacio**, especialmente al tomar curvas, esquinas o topes.
- **Empiece a disminuir la velocidad con más anticipación** cuando se vaya a detener.
- **Espere a que haya espacios más grandes** para cruzar, introducirse, o mezclarse en el tráfico.

Advierta a su pasajero de condiciones especiales – cuando salga rápido, se detenga rápido; dé una vuelta cerrada o maneje sobre un tope. Voltee ligeramente la cabeza para preguntarle si le entendió, pero mantenga los ojos viendo hacia adelante en el camino.

## TRANSPORTANDO CARGAS

La mayoría de las motocicletas no están diseñadas para llevar mucha carga. Pequeñas cargas se pueden llevar con seguridad si se acomodan y sujetan adecuadamente.

- **Mantenga la carga baja** – Sujete bien la carga, o bien colóquela en las alforjas (saddlebags). Apilar la carga sobre la parrilla o contra el respaldo del asiento, aumenta el centro de gravedad de la motocicleta y afecta su balance.
- **Mantenga la carga hacia adelante** – Coloque la carga encima o enfrente del eje trasero. Los tankbags (maletín en el tanque) mantienen la carga hacia delante; sin embargo, sea precavido cuando lleve objetos duros o filosos.

Asegúrese que el tankbag no interfiera con el manubrio o los controles. Montar cargas por detrás del eje trasero podría afectar cuando la motocicleta frena o da vuelta; también puede causar temblores.

- **Distribuya la carga uniformemente** – Cargue las alforjas (saddlebags) con el mismo peso. Una carga mal balanceada puede causar que la motocicleta se vaya de lado.
- **Asegure la carga** – Sujete la carga de manera segura con cinturones elásticos o redes. Son más seguros los cordones elásticos que cuentan con más de un punto por lado para sujetar. Una carga que esté bien apretada no se enredará en la rueda o en la cadena, evitando que ésta se tranque o resbale. Los mecates tienden a estirarse y los nudos se aflojan, dejando que la carga se mueva o se caiga.
- **Revise la carga** - Deténgase y revise la carga de vez en cuando, para asegurarse que no se esté aflojando o moviendo.

## MANEJANDO EN GRUPO

Si maneja con otros, hágalo de forma segura y que no interfiera con el flujo del tráfico.

### MANTENGA JUNTO AL GRUPO

Los grupos pequeños son más fáciles y seguros para los conductores de automóviles que necesitan pasarlos. Un grupo pequeño no se separa

tan fácilmente en el tráfico, o en los semáforos en rojo. Los motociclistas no siempre se apuran para alcanzar a los demás. Si su grupo es mayor a cuatro o cinco motociclistas, divídalo en dos o más grupos pequeños.

### MANTENGA EL GRUPO PEQUEÑO

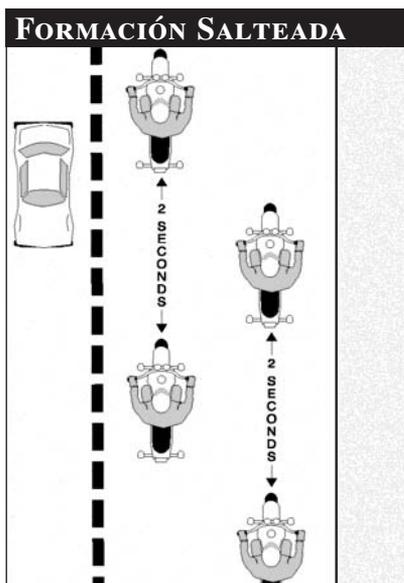
- **Planee** – El líder debe de estar pendiente de cambios que se presenten adelante y señalar con anticipación para que se "pase la voz" con tiempo de sobra. Comience a cambiar de carril con anticipación para que todos puedan completar el cambio.
- **Coloque a los novatos adelante** – Coloque a los motociclistas inexpertos justo atrás del líder; así los más experimentados podrán verlos desde atrás.
- **Observe a los que van detrás** – Deje que los que van atrás marquen el ritmo. Use el espejo para estar viendo la persona que va atrás. Si una persona se rezaga, todos deberán de disminuir un poco la velocidad para no separarse de él.
- **Conozca la ruta** – Asegúrese de que todos sepan la ruta. De este modo si alguien se separa no tendrán que apresurarse para no perderse, o bien no darán una vuelta en un lugar equivocado. En viajes largos, planee hacer paradas frecuentes.

### MANTENGA SU DISTANCIA

Manténgase en una formación cerrada, pero al mismo tiempo mantenga una distancia segura que le permita a cada motociclista del grupo, reaccionar ante un peligro. Un grupo cerrado toma menos espacio en la carretera, es más fácil de verse y tiene menos posibilidades de ser separado. De cualquier, forma se debe de hacer adecuadamente.

**No maneje en pareja** - Nunca maneje al lado de otro conductor, ya que no tendrían espacio si tuvieran que esquivar un auto o algo en el camino. Si van a hablar, esperen hasta que ambos se hayan detenido.

**Formación Salteada** - Esta es la mejor manera de mantener junta la fila y mantener un espacio de seguridad adecuado.



El líder maneja en el lado izquierdo del carril y el segundo motociclista va un segundo atrás al lado derecho del carril.

El tercer motociclista se mantiene en la posición izquierda, a dos segundos detrás del primer motociclista. El cuarto motociclista mantendrá una distancia de dos segundos con respecto al segundo motociclista. Esta formación mantendrá junto al grupo, proporcionando a cada motociclista una distancia segura de los demás hacia adelante y hacia atrás.

- **Rebasando en formación** — Los motociclistas en una formación salteada, deben de rebasar uno a la vez.
- **Primero el líder se debe salir y rebasar cuando sea seguro.** Después de rebasar debe de regresar a la posición izquierda y continuar manejando a la velocidad

de rebase para dejar así espacio para el siguiente motociclista.

- **Después de que el primer motociclista rebasa a salvo,** el segundo se debe de mover a la posición izquierda y buscar una oportunidad segura para rebasar. Después de rebasar, el motociclista debe de regresar a la posición derecha y dejar espacio para el siguiente motociclista.

Algunas personas sugieren que el líder se debe de mover al lado derecho después de rebasar a un vehículo.

12

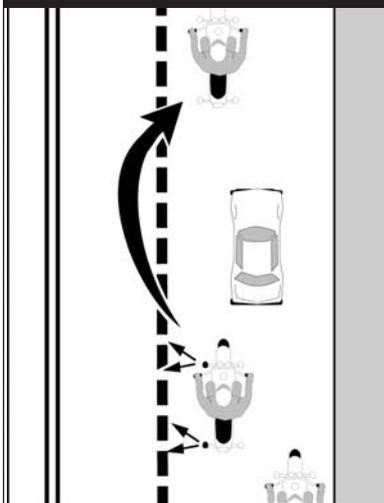
Auto-Examen

*Cuando maneje en grupo, los motociclistas inexpertos se deben de colocar:*

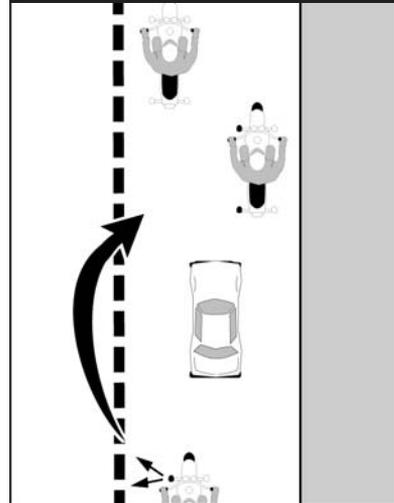
- A. Justo detrás del líder
- B. Al frente del grupo.
- C. Al final del grupo.
- D. Junto al líder.

Respuesta - página 57

### REBASANDO EN GRUPO (ETAPA 1)



### REBASANDO EN GRUPO (ETAPA 2)



Esto no es una buena idea, ya que alienta al segundo motociclista a rebasar y meterse de nuevo, antes de que haya un espacio grande de seguridad adelante del vehículo que rebasó. Es más sencillo y seguro esperar hasta que exista suficiente espacio adelante del vehículo que se

va a rebasar, permitiendo así a cada motociclista el colocarse en la misma posición que llevaba antes de rebasar.

**Formación en fila** – Es mejor moverse en una fila cuando manejen en curvas, den vuelta y entren o salgan de una carretera.

## **E**STANDO EN CONDICION PARA MANEJAR

Manejar una motocicleta es una tarea compleja. Los conductores experimentados ponen atención al entorno en que manejan; para operar la motocicleta identifican peligros potenciales, hacen buenos juicios y ejecutan decisiones rápida y hábilmente. Su habilidad para actuar y responder en las condiciones cambiantes del tráfico y del camino, es influenciada por su condición y que tan alerta esté usted. Más que ningún otro factor, el alcohol y otras drogas degradan su habilidad para pensar claramente y manejar con seguridad. Tan solo un grado puede tener un efecto significativo en su conducta.

Veamos los riesgos involucrados en manejar después de haber bebido o ingerido drogas; también examinaremos lo que puede hacer para protegerse a usted y a sus compañeros.

### **POR QUÉ ES IMPORTANTE ESTA INFORMACIÓN**

El alcohol es lo que contribuye a la mayoría de los accidentes de motocicleta. Los estudios muestran que entre el 40% y 45% de los motociclistas fallecidos en accidentes de motocicleta, habían estado bebiendo. Solamente en un tercio de los motociclistas se encontró una concentración de alcohol por encima de los límites legales; el resto solo tenía un poco de alcohol en su sistema – solo éso fue suficiente para perjudicar su

habilidad para manejar.

Anteriormente los niveles de drogas eran difíciles de distinguir o bien no se separaban de las infracciones por exceso de alcohol, porque los registros de tráfico no diferenciaban uno de otro. De cualquier forma, el alcohol o las drogas representan un peligro físico y legal para cada motociclista.

Tomar y usar drogas es un gran problema entre los motociclistas y automovilistas. Sin embargo, los motociclistas tienen mayor riesgo de